

台湾における都市形成の過程と特徴

根 橋 正 一

はじめに

台湾の5大都市は台北・高雄・台南・台中・基隆といわれる。このうち、海に面して港市として発展したのは台南・基隆・高雄であり、他方内陸部に位置して政治中心の都市として発展したのは台中と台北であった。本稿では、これらの都市の形成過程およびその背景について、先行研究に頼りながら整理する。

台湾における都市形成の歴史は台湾島以外から来た人びとによるところが大きい。かつて来島するということは当然のこととして海を渡ってくることになる。対岸の福建省あたりから漁民や商人が台湾の原住民との交流や漁に為にやってきたわずかな例はかなり古くからあったが、最初の大きなインパクトはヨーロッパ人による、貿易の中継地の形成に始まるといえよう。ポルトガル人の出現、オランダ人による南部地域の支配、スペイン人の北部地域支配がこの島における都市形成に大きく影響を残した。対外貿易の中継基地という商業港としての性格はその後の発展の方向付けることになったのである。その後中国人移民による開発が続くが、商港都市から内陸部には農業を背景とする都市建設も進み、台中や台北といって政治都市ともいえる都市が急成長した。すなわち劉銘傳が台湾知事に就任すると独自の台湾経営を志し、台中に新たな政治都市の建設を開始したのである。さらに、19世紀末清朝支配から日本による支配に代わって、島全体の構造が変化し、台北という政治中心の支配都市が急成長する一方で、数多く存在していた港町はその機能を失い、それらに代わって基隆と高雄という2大港市に集中されていった。そして3大都市は鉄道によって結ばれたのである。植民地的大改造が進行したのである。

本稿の構成は第1章においてヨーロッパ人による貿易基地化と港市としての都市形成について扱う。南部を中心としたオランダ、北部におけるスペインの活動などに言及す

る。第2章では、主に清支配時期について、農業開発にともなう都市形成について、台北盆地や台南について整理する。第3章は日本支配時代における都市発展について整理する。

第1章 ヨーロッパ人による貿易中継基地化と都市形成

台湾の都市形成の歴史は台南におけるオランダ人の活躍に始まる。台湾は日本・中国・東南アジアを結ぶ航路における重要な位置を占めているが、必ずしも自然の良港に恵まれていたわけではなかった。本章では、オランダ人が台南に根拠地を置くに至った経緯に注目する。その後の台南の展開について整理する。

1. オランダ人はなぜ台南を根拠地としたか

まずオランダ人がなぜ台南を根拠地とするようになったか、さらに当時の台湾を囲む状況に関して翁佳音の論文(1999)により整理しよう。

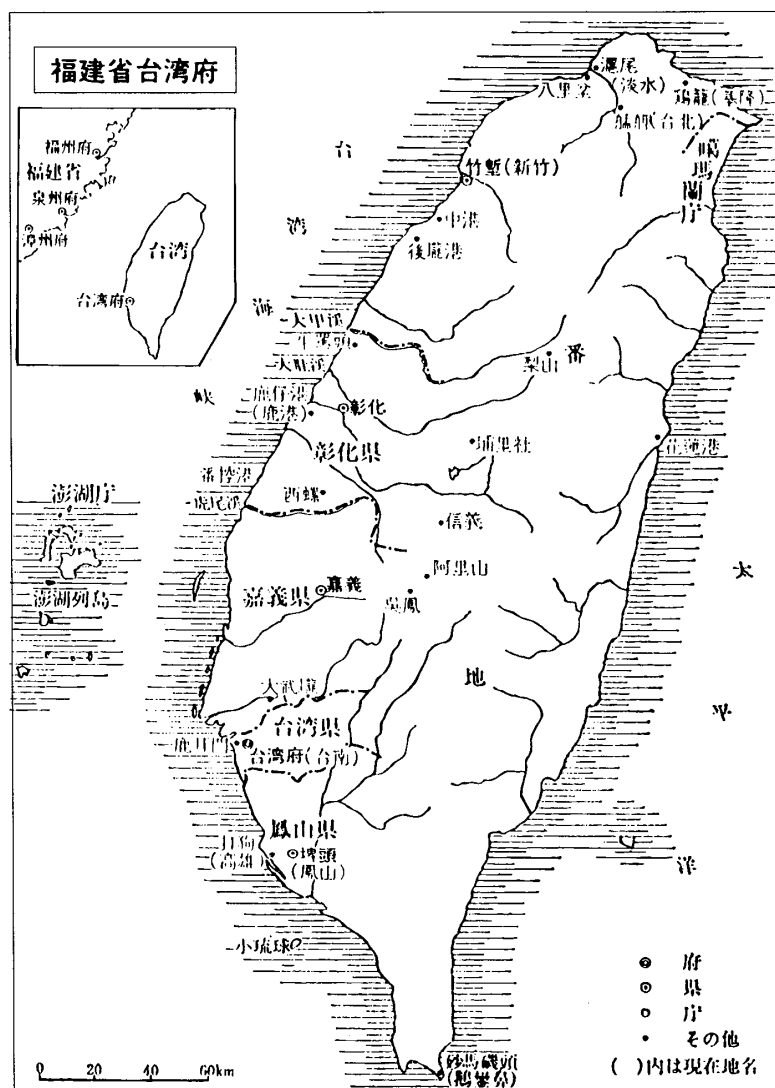
通俗的な歴史認識では「一府二鹿三艋舺」といわれ人びとは往々にして台湾における港は伝統的に北部より南が先んじていると考えられているが、これは誤った認識である。南北の港の優劣に関する見方は、清代に現れた南から北へという歴史観による認識なのである。大航海時代もしくは帆船時代にあつては、船の喫水は浅く、台湾の各港は当時貿易の中継港となって水深に関しても、後背地についても必ずしも港選択に十分な条件を満たしていたわけではない。当時の人びとの観察によれば、北部の淡水・鷓鴣(基隆)両港の条件は台南の安平に決して劣っていたわけではなかった。

例えば、清代に次のような指摘がある。「鷓鴣は3方が山で、ただ北側だけが海に面している。透谷には鷓鴣鼻山がある。港には鷓鴣小島・桶盤小島があり、周囲はとても密で、大きな船も停泊できる」「鷓鴣港は庁治の北250里にあり、台郡最北の港である。4方は山に囲まれ、暴風の被害がなく、船が停泊することができる。その西側には八尺門があり、北に目を転ずれば奥深く両側とも停泊可能である」。

淡水港については「清代の人は安平港を除いては、打狗・東港および淡水港の3港が大船が通過できるところであり」「淡水には多くの船が入れ、港門はまさに正なり」「淡水港には廈門から大商船が10艘入港している」「大船数百艘が停泊でき、内地の商船も来港する」と述べている。しかし鷓鴣と比較すれば、鷓鴣は「船の出入りは潮の干満に関係なく常に可能である。滬尾(淡水)は沙湧積があるので小舟を雇って引かせる」。淡水は清の同治年間に開港されたが、当時鷓鴣港に比べて手狭だと見られていた。鷓鴣は淡水よりも港としての条件に恵まれていた。

清代中期以降の文献によれば、鷓鴣・淡水両港の条件は悪くなく、商船が来港して貿易を行った記録がある。15世紀以来「小鷓鴣島」「鷓鴣頭山」が福建から琉球へ向かう航

図1 清代福建省台湾府



出典) 陳盛韶著、小島晋治・上田信・栗原純『問俗録一福建・台湾の民族と社会』平凡社、1988年、111頁

路の指標となっていた。また、鶏籠の東一望巍は日本船のランドマークであり、日本商人が東南アジアへ向かう際の指標であり停泊地となっていた。

このような状況に先だって、台湾北部地区に中国、日本、スペイン人が相次いで出現していた。明嘉靖末（1560年代）和寇が現れ鶏籠は焼かれ、掠奪された。次に中国の漁船が来て商いをした。16世紀中葉以来漢人が北部台湾一帯で商売するのは普通のことであった。明万暦17（1589）年4月明朝によれば、東・西両洋の船が合計88艘あり、小さなものは鶏籠・淡水やその付近で漁を行った。万暦10年から10年間（1580年代）章州人・泉州人が毎年10艘近くの船で台湾北部の鶏籠・淡水にやって来て砂金・鹿皮交易を行った。

次にスペイン人が現れた。明万暦12（1584）年スペイン人フランシスコ・ギャレは3

月メキシコのアカプルコを出港して、台湾海峡付近を通過する際、漳州籍の漢人三泰なる者から情報を得て、琉球（現在の台湾から琉球一帯）諸島には多くの港に適した良好な港湾があり、島民は扁船を使って野生の鹿の皮革および小金粒などの物品を持って中国の沿海交易を行っていることを知った。

これらの伝聞資料からいくつもの良港の存在が知られるが、スペインの資料には異なった見方がある。1597年ヘルナルド・デ・ロス・リオはスペイン国王に宛てた手紙で、台湾島には港が少なすぎると述べさらに次のように続けている。「台湾島北部は日本への航路上にあり、そこには鷄籠と呼ばれる良港がある。港内の水深は深く、防御にも適している。また鷄籠付近の土地は肥沃で食料・米・肉類も豊富で魚も豊かである。人びとは毎年200艘の船にそれらを積んで中国に向かう」。ここで興味深い点は、オランダ人が占領した南部の大員港は当時スペイン人には無視されている点である。

万暦44（1616）年日本の長崎代官村上等は幕府の許可を得て船隊を率いて台湾遠征を行った。これは鷄籠・淡水を基地にして中国の布を求めようとしたものであったが、日本はこの時その目的を果たすことはできなかった。スペイン人の台湾北部の占領の前後に福州方面の官商や日本商人は大鷄籠島（現在の基隆和平島）に来て交易したことは文献的記録がある。鄭氏政権以前すでに和平島は国際的な私貿易の場になっていた。

淡水と鷄籠両港は古くから16～17世紀の重要な港であり、かつ国際的な諸勢力が競争する場であった。欧州勢力が東漸して北部台湾の国際的な遠距離商業活動は、同時代の安平およびその周囲地区に劣るものではなかった。一般的な台湾北部の発展は南部に立ち後れていたという見方は妥当ではない。

淡水と基隆は15世紀の大航海時代、大帆船時代以来商業交易の地点としての条件および展開されていた活発な商業活動は、南部の安平地区と遜色がなかったにもかかわらず、1624年オランダ人が安平を選択し、スペイン人に台湾の北部の商業活動に打撃を与えた。明の鄭氏時代、清時代における行政中心は台南に設立され、台南が中心となってきたことは多くの政治・経済的な文献に現れている。逆に北部は近代初期において政治、経済的には辺境となり、発展は忘れられ、誤解されてきた。ではなぜこのような状況の中でいかなる原因があってオランダ人は南部地域を貿易根拠地として選択したのだろうかに注目しよう。

オランダ人は台湾における最初の10年間は明朝の官員・海盜・商人との交渉に忙しく、植民地統治機構の建設、鹿皮・米・糖など植民経済の収奪は1634年以降のことである。オランダ人の主要な目標は中国沿岸にあり、その次に澎湖において漢人商人との貿易の拠点を設立することであった。事実上オランダ人は、1604年明都司の定義の下で明の中国版図に属さない台湾で良港を探し当てることはできなかった。オランダは台湾を占拠してまもなく大員港は良港とはいえないことを知った。しかし漢人はオランダ人に対して鷄籠港の条件はさらに悪く、北部の住民は凶悪であると進言して、オランダ人は大員

港を拠点としたのである。

この選択に関して当時の政治的・経済的背景からも考察しなければならない。すなわち中国・日本の商業勢力の思惑があったのである。

1622～23年の明とオランダの間で澎湖に関する交渉が行われた。双方の交渉の中で、明はオランダ人を台湾に移動させようとしたが、オランダ人は1622年7月大員および南部の港を調査したが、台湾にはまだ適当な港を発見できていなかった。大員に関してオランダ司令官は「この港はわが大船の入港が可能である」あるいは「大員港は大船が停泊できるとはいえ、その付近は砂丘や灌木で、薪材や建材が欠乏しており、かつ敵に包囲されたら真水を得ることも困難になる」と認識していた。このため会議の議決を経て澎湖に基地を建設することを堅持すると結論した。これに対して明側は、澎湖でオランダ司令官と会見して、なるべく早く澎湖を離れるよう促し、かつ北部の淡水に行って、その地には少なからぬ金があるし、食料は豊富で大船の停泊も可能であると建議した。しかしオランダ人は淡水は不適當であると判断していた。このため、オランダ司令官は1623年福州に赴き、直接交渉して最高の場所を要求した。その交渉の中で地方官および関係人士は船を派遣して再度台湾における良港を探した。3ヶ月の調査の後漢人商船は大員港が適していると報告したほか、オランダ人に対しては北部の良港に関して次のように述べた。

「オランダ人がまだ到達していない大船が停泊できる港が2つある。1つは本島南部で、もうひとつは座島である。そこと福州との距離は澎湖と章州と同じで、名前は鷄籠と呼ばれ、適切な島で、食料は豊かで、真珠の漁場であり、砂金を得ることもできる。毎年帆船が交易している。」

しかしオランダ人にとっては澎湖を放棄する以前に漢人が提案した地点の内、北部の淡水・鷄籠港には「十分な黄金・食物」という条件があり、南部の大員港と上下の差はなかった。しかし約1ヶ月後、大員において商売を求めるオランダ上級商務は澎湖に戻って次のように報告した。「4月日本貿易を行った中国船（船長：李旦）が大員に到着し、船上の中国人・日本人が、南部における調査を行った者に説明し、大員は良港であり、却って淡水・鷄籠は良好な棧橋ではなく、また居住者は凶暴で彼らとの交渉はとても困難であると述べた。同月廈門道台は洪千総と帆船1艘を台湾に派遣して、台湾沿岸を調査させ、その結果をオランダ司令官に報告し、鷄籠港の欠点は前記のほか、北の季節風のために停泊には適さず、港湾の湾曲にも問題があると述べた。」

李旦や洪千総等はなぜ北部には凶悪な先住民がいると強調し、オランダ人に北部は不適當だと説明したのだろうか？ 考えられる原因としては、当時の北部の鷄籠・淡水で扱われる貿易貨物には絹・鹿皮等のほかに、漢人商人は「鉛硝石等の貨物を積んで倭国へ向かい、秋冬に出港して春に帰港する」さらに「その炎硝鉄金は地元価格の20倍になり、錦、器物は数倍になった」。言い換えれば、北部台湾において暴利が得られる硫黄等

の私貿易に走り、李旦や洪千総などの官商たちはこのことを福州方面に知られることをおそれ、オランダ人が介入することを願わなかったのである。文献によれば李・洪の兩人は、李が交渉している過程でその腹心である友人（許心素）の子を官方の人質としていた。私に走った洪千総は本人も親戚も貿易に従事していた。

オランダ人がまだ澎湖にいる頃、再調査中にもかかわらず明朝は大軍を持って澎湖を包囲したため、オランダ人は澎湖を撤退せざるを得なくなった。この慌ただしさの中で澎湖から比較的近い大員を選択した。

2. 台南の都市発展

オランダの台南経営以降の都市発展について章英華の論文（1995、第4章）に依拠して整理する。

台南地区は台湾で最も早く漢人が開発した地区の一つであった。オランダ占領、明の鄭、清領、日本支配および光復から現在まで、政権の数度に渡る更迭に重要な役割を果たし、台湾全土の政治経済変転の中心であり、南部地域の中心であった。

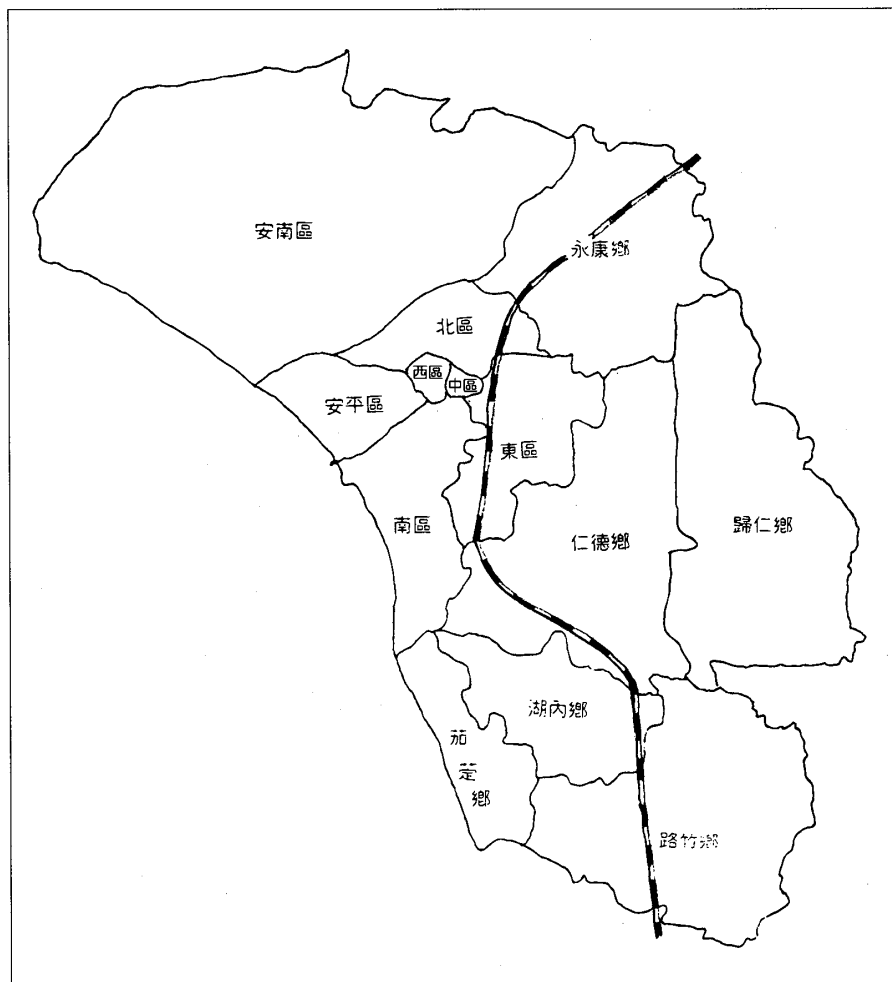
明天啓4（1624）年、オランダ人が台湾を占拠し1636年安平を門戸としてゼーランジャ城（台湾城・紅毛城・安平城などとも称せられる）を建築し、台湾において当時最も早く形成された市街であった。1650年台南の沿岸にプロビンシャ城（赤嵌楼）を増築した。その市街も本島で最も早く形成された市街の一つであり、当時の海岸線はまさにこの西側に沿った線であった。当時の安平など大小7つの砂州があり、本島と相繋がっており、天然の港であった。その中間には台江がある。当時の赤嵌および大員（安平）に住む漢人の数は3万4千人であった。

1661年鄭成功が鹿耳門港に渡り、赤嵌に上陸し、オランダ人を駆逐して最初の漢人政権を作り、赤嵌を東都明京と改称し、承天府をおき天興・万年両県を管轄した。当時台南は政治の中心であるばかりでなく商業の中心であり、安平は最も繁栄した港であった。鄭は承天府を中心として東安・西定・寧南・鎮北4坊に分け、郷鄙24里に分割して、建新街（現在の民生路）・横街（現在の永福路）を建設した。明鄭末期、承天府の人口は3万人ないし6万人であった。

康熙22（1683）年清の領土となった台湾は、台湾府が置かれ福建省に属し、府署は現在の台南市に設置された故に府城と呼ばれた。その後台湾府城への漢人の移入は日増しに増加して繁栄した。雍正年間台湾府城は木柵を作り始め、城市の輪郭が大まかに決まった。乾隆53（1788）年林爽分の乱の後、土城建築が開始された。その後市街地は拡張され、道光15（1835）年更に西門外城が拡張され西門外に市が集まるようになった。赤嵌以西の海岸線は明の鄭の時代以来西に向かって発展しており、1823年8月台湾に大雨風が発生し鹿耳門の内海が荒れ、府城西外に大きな新生地が発生した。

光緒元年台南の市街には既に100条以上の通りがあり人口は約4万5千人、当時繁栄し

図2 台南都市圏の行政区分図



出典) 章英華『台湾都市の内部構造：社会生態的與歴史的探討』台北、
巨流圖書公司、1995年、143頁

た地区は安平・西区水仙宮付近であった。当時の台湾府城に関する記述によれば、西の外城は商工業区で、主要な街道の両側には商業区が带状に連なっている。府城市街の発展は最初大街を中心にして、東・西両坊に向かって成長し、特に西坊の増加は早く、府城市街の過半を占めた、清代末期府城は既に230街の多くを数えた。その後台湾経済の中心は北に移行し台湾省が建てられ（1855）、台北・台湾・台南3府が置かれ、行政の中心は台北に移動し、それにとまって台南もまた全島の中心的地位から南部地区の中心地区へと変化した。さらに、打狗（現在の高雄）の重要性も次第に増してきた。

日本支配時代総督府が台北に置かれ、安平港も日増しに埋まって運河も使えなくなり、台南の対外貿易も次第に零落した。日本人の占領後城は捨てられた。1901年台南は台南市街と改称され、1909年には更に台南市に改称され台湾第1の都市となった。行政区域は拡大し永仁区の部分および安平支庁4区となった。1908年、縦貫鉄道が開通し、台南の発展は新たな機会が生じた。台南の対外的な交通口は安平港から汽車駅に変わった。

市の様子も変化し、商業地帯は東に移動し、現在の民権路・民生路および兩路と交差する忠義路・永福路一帯が主要な道路となり、鉄道や道路に沿った区域もまた発展した。

1910年に交付された台南市区改正計画とその後幾度かに渡る都市計画は、狭錯な市街を広く格子状にするもので、緑園に向かって集中させ、同時に都市計画の範囲を安平・文元寮・鄭子寮・虎尾寮・竹嵩厝・四鯤鯨等の周辺地帯であった。日本政府もまた日本人のために民生緑園から運河に至る中正路を修繕して、日本人を引きつけ商売させて、台南の繁華地域と連結させた。その後も、中正路と西門路の交差点から運河一帯は台南で最も繁華な商業区となった。日本統治中期、台南人口も迅速に成長し、1920年の77,026人から1931年の101,356人、1943年の162,916人へ成長率は2～4%であった。

人口の自然増のほか、社会増もまた進み、最高は1940年の11.4%であった。次いで台南は早くから開発されており、日本統治時期本籍人口はすこぶる高く80%以上であった。日本人人口は15%ぐらいいで、全台湾人口の6～7%程度であった。同時に市内人口の流動は有限で、人口の同質性も高かった。本市籍人口は主に現在の西門円環を中心とする付近に集中していた。例えば、永楽町・西門町・本町・港町・高砂町等現在の西区および中区の民権路・民生路一帯で、安平を含む当時人口が最も密集していた地域である。日本人が比較的多く居住していた集住地は、旭町（100%が日本人）、竹園町・緑町・大正町・三分子・寿町・錦町などで日本人が3割以上住んでいた。中区民生路以南の行政地帯と鉄道の両脇、おおむね現在の北区・東区の一部と中区の南部分である。

人口分布からいえば、日本支配時代に郊外や人口が比較的少ない地区の成長は成長速度が速く、各町村の差違が次第に縮小され、内外が均質化された。現在の民生緑園・南門路と西門路の中間地区はまず人口の減少傾向が見られた。それは行政機構が分布する地区、軍隊が駐屯する区域あるいは日本人が多い地域であった。

人口産業構造上では、日本支配時代には台南は工業・商業・公務自由業が3本柱で、1920年この3者は就業人口の75.15%を占め、本省就業人口と本市就業人口の差違は公務自由業に現れていた。本省人口中の公務自由業は8.49%で、本市人口中では16.87%を占め、この職業構成には日本人が多くを占めていた結果である。これに反して、農業人口は本籍人口が主で、産業分布を見ると、1920～30年の間に、第1次産業人口は10.06%から7.01%へ、第2次産業は29.95%から30.25%へ、第3次産業は51.81%から57.91%へ変化し、第1次産業の低下と第2・3次産業の上昇が顕著である。

光復の後1948年台南県の安順郷が台南市に編入され、安南区に入って全市の5分の3を占めるようになった。あわせて台南市の面積は2倍に拡大した。日本支配時期から引き続いて人口は成長した。外省人口の大量移入もあった。民国37（1948）年本市の外省人口は2.85%にすぎなかったが、民国38年には大陸で失敗した多くの軍政人員や住民が撤退して、本市にも来て11.47%にまでなった。

1846年産業人口の分布は第1次産業42.79%、第2次産業19.97%、第3次産業31.79%

で、日本支配時期とはかなり異なっていた。農牧業は42.79%、製造業は18.86%、商業は17.77%、サービス業11.58%を占めていた。農牧業の比重が重く、主要には周辺の郷村に入っていたのである。1920年代市の行政区域についていえば、農牧業の比重は低かった。

第2章 農業開発と都市形成

1章で見てきたように、台湾における最初の都市台南の発展は貿易港としてであった。清代になると内陸型の都市形成も進んだ。これは当初港から入植した人びとが農業開発して、そこに発展する内陸型の政治都市形成を意味していた。本章では、台北の上流に位置する新莊地区の発展、および政治都市として発展が目論まれた台中に注目する。

1. 新莊における都市形成

台北盆地の中では、新莊が最も早くから都市が形成されたが、これは淡水河を利用した水運の港街としての発展であった。本節では「新莊慈祐宮」の沿革に従って整理しよう。新莊慈祐宮は船乗りが神として信仰する媽祖を祀る廟である。

新莊慈祐宮は、新莊市街の東南に位置し淡水河の支流である大漢溪の西北にある。主神は聖母媽祖で、その脇には観音仏祖・達磨祖師・伽藍王爺・福德正神および娘娘生誕等を配しており、仏教・道教等の明神が一同におわす廟宇である。

新莊慈祐宮の建設年代には諸説ある。

- ①連雅堂『台湾通史』には清康熙25（1686）年建立とある。
- ②余文儀『続修台湾府志』には雍正9（1731）年建立。
- ③陳培桂『淡水序志』には乾隆18（1753）年建立。
- ④廟中の同治12（1873）年の『重修慈祐宮碑記』には雍正7（1729）年に開かれた。

新莊は淡水河西北岸に位置し、早くから河運が発展し、多数の開墾民を引きつけたが、その多くは汀州人であった。陳頼章・胡同隆・胡林隆等による開墾は川に沿って進み、次第に帯状の街が形成された。新莊地区の開発にともなって移民たちは精神のよりどころを求め、神の庇護を求め、あるいは恩を感じる心情、同籍の移民の集住する感情から人びとは寺廟建設に寄付をした。

媽祖は本来広東・福建移民が普遍的に信仰した明神で、海を渡り台湾に来た移民は皆ともに辛酸をなめ、波濤難関をともに渡ったため、媽祖を主神とする新莊慈祐宮は、街市の渡口に創建され新莊沿河三廟（他の2廟は武聖廟・廣福宮）と呼ばれたが、創建はそのうちで最も早かった。

嘉慶・道光以後新莊は淡水河道の変遷の故に、新莊港は塞がりその地位は艋舺・大稻

埕に取って代わられた。加えて咸豊年間の台湾の械闘によって新莊は不振となった。しかし、新莊慈祐宮は常に香火の勢いは途絶えることはなかった。

次に「新莊慈祐宮三〇〇年発展沿革」は次のように述べている。

新莊の発展は艋舺（台北萬華）に比べて早く、清初台北地域で最も早く開発された都市であり、また当時台湾北部で最も重要な港であった。われわれは台湾の発展過程研究において、早期に発展した市鎮を発見したが、その大部分は海港もしくは河港であった。その原因は4点ある。

- ①最初大陸から台湾にきた移民たちは必ず船で海を越えてのであるから、彼らがまず根拠地を作るのはいつも船が停泊した河や海に面した港であった。
- ②台湾にやってきた移民たちはいずれも港周辺に集落を形成した。
- ③台湾の土産や農業産品の輸出および日用品輸入は港からの運輸に依拠する故に、自然に集落が形成される。
- ④当時台湾のほとんどの土地は開かれておらず、陸運は困難で各開拓地区との相互連絡はもっぱら水運を頼りとしたのであり、港の発展には有利な条件となった。

新莊浜は大漢溪に臨んでいて早くから淡水港を経由して台北平原に入り、大漢溪の流れは水深も深く大陸貿易の民船が往来して、新莊によく出入りしていた。このような自然条件がよかったため新莊は次第に港として発展し、清代初期繁栄した。

台湾北部は宋・元時代、福建沿海の漁民が東に渡り付近の沿海にいたって漁をするばかりで、ここに居住するものはあまりいなかった。その時期台北平原には先住民が居住していて、新莊地区には平埔蕃族の集落があった。

明崇禎2（1629）年スペイン人が侵入し、淡水河およびその支流から台北盆地に入ってきた。少数の漢人がそれに引き続いて進入し、開拓した。明末鄭成功が台湾を領有すると彼はその力を南部の開拓に集中し、北部開発は未だ手つかずのままであった。鄭氏三代にわたる屯田は屯兵里岸に至り、広東や福建からの移民は淡水河南岸の八里坌河沿いに上流に向かい、新莊付近を開発した。

康熙初年（1662）移民は多くなり、集落はある程度の規模になり、「新直街」「新莊街」と称されるようになった。康熙48（1709）墾戸であった陳頼章は官に対して墾照を申請し章州・泉州住民を公募して開墾に従事させた。彼はまず新莊を開拓し、後に艋舺に移った。これが台北平原に実際に土地開拓が始まった記念すべき記録であった。

その後移民の増加は迅速になり雍正9年（1732）年八里坌巡檢を増設して、乾隆32（1767）年巡檢は新莊に移され、乾隆53（1788）年巡檢を昇格させ県丞とし、淡水県を設けて新莊県と分割して管轄した。初代の県丞は沈樹東で、乾隆55（1790）年に派遣された。

1736～1796年の間に新莊は最も繁栄した時期を迎え「一府二鹿三新莊」と称され、台南・鹿港に次ぐ第三位の街であった（一般的には「一府二鹿三艋舺」という言葉の方が

有名であるが、時期的にそれに先立って称されていた)。

早い時期大陸から來台し開発した移民には、明朝の遺臣・忠臣義士が清朝の中国から逃れてきた者もあれば、何年にもわたる兵火、天災に苦しめられてきた広東・福建の人びともいた。それぞれ状況は異なるとはいえ、彼らにとって期待するところは新天地を建設する目的が第一であった。これはまた移民精神・革命精神・創業精神・海洋精神の統合と大地理学者張其均が分析したものである。

しかるに、開拓のはじめ彼らの内面には、国を去り郷を離れた懐かしさと痛みがあった。外面的には先住民からの攻撃に対して防備しなければならないなどの苦労もあった。人命はいとももろいものであった。かつ、大陸から來台するには風浪危険な台湾海峡を横断しなければならず、生命の保証もなかった。このため故郷の伝統的な神仏、特に航海者の守護神である媽祖は当然の成り行きとして、彼らにとって精神的な安全を守る頼りとなった。自らの故郷の媽祖廟を求める香火は命を守り、福を祈り、災いをはらす対象となった。

康熙25 (1686) 年の開祖の初期、建てられた小さな廟を祭祀することはできた。新莊平原の開発の進展にともなって移民はますます増加し、香火も日増しに盛んになった。

雍正年間、地の利を得ていた新莊は南北交通の要衝であり、かつ貨物輸送の集散センターとなって街は栄えた。移民は豊かな衣料、十分な職によって媽祖の庇護を求める気持ちから、船を利用して福建から煉瓦・杉材・石材を運び媽祖の小廟に奉納し、相当規模の「天后宮」を改築した。雍正7 (1729) 年起工して、同9年竣工し、台北盆地住民の信仰の中心となった。

乾隆13 (1748) 年、新莊街は大火にあい、廟宇の多くは改築された。廣福宮前の土地祠再修の記録がある。小さな土地祠を街の人びと皆は再建した台北盆地の「天后宮」信仰の人びとが祀っていた「天上聖母」として再建された。同時に火山の気を避けて正殿后面には池が作られ、水を引いて鎮火するために「美人照鏡」とした。このときの再建は乾隆18 (1753) 年完成し、同時に名も現在の慈祐宮と改称した。

当時の慈祐宮は香火が盛んで信者たちの献金は多く、新莊街には既に廟の財産が数間に満ち、また各地からも香火の資を充たし、管理を専門の人が必要となり更に廟中の年中の祭祀を取り仕切る専門家が必要となって、乾隆25 (1760) 年志修和尚を主持僧(住職)として招き、総理させた。

乾隆42 (1777) 年再建から20数年経ったばかりであったが、台湾の地は熱帯にあり台風や暴風雨が毎年襲ってきて、当初からの木造建築の廟宇の梁は朽ちてきていた。そこで新莊巡檢は再度修繕することとした。乾隆44 (1779) 年落成した。廟右側の部屋を住職の居所とした。

更に30余年を経て嘉慶17 (1812) 年7月、曹汝霖が艋舺県丞に任じられると、新莊県丞は嘉慶14 (1809) 年艋舺県丞と改称され新莊に駐在した。彼は再度の修繕を提起し翌

18年告示した。今回の修繕は新莊初期発展の最盛期の時期に当たっており、職人は皆大陸から招聘された。慈祐宮に現存する彫刻を施した梁などは中国南方の芸術の粋が盛り込まれている。

同治6(1867)年9月董事陳紹容と生員黃謙光は提案し、修繕を行った。同治12(1873)年完成した。

2. 政治都市台中の形成

1で述べた新莊は内陸都市であったが、港市でありかつ経済都市と見ることができる。内陸部の政治的都市として形成されたのが台中である。台中周辺の港市鹿港の盛衰と台中の発展について整理する。

(1) 鹿港の盛衰

まず「一府二鹿三艋舺」と称せられた鹿港の盛衰について栗原純（陳盛韶、1988、解説）に沿って述べる。

鹿港は現在海岸線から遠く離れ、かつての海港都市の面影は全くないが、清代には濁水溪の支流の鹿港溪の河口に発達した台湾第2の商港であった。鹿港が商港として発展し得た理由には、泉州に距離的に最も近いということもあったが、何よりも産米地の彰化地方を後背地として有していたことが指摘される。

鹿港は康熙16(1722)年の資料には烏魚の積出港と記されているに過ぎず、また乾隆17(1752)年にも「小舟しか入れない」と分類される中・小港の1つにあげられているに過ぎない。しかし、乾隆6(1741)年の資料には彰化県の米穀集散地として鹿港が記されており、さらに乾隆34(1769)年の記録には数千戸が立ち並び、海上には帆船が蟬集している様子が描かれている。鹿港は乾隆49(1784)年鹿耳門に次いで正式に開港されることになった。

また当時の鹿港の港湾機能については乾隆51(1786)年天地会系の林爽文の反乱勃発の際の記録に、数百艘の船隊で運ばれた10余万の政府軍が1日で鹿港に上陸を終了したとされており、鹿港の埠頭などの規模の大きさを窺い知ることができる。そして道光年間には鹿港は最盛期にあった。鹿港は台湾府を除くと台湾で最も物資の集散する商港であり、泉州・廈門ばかりか天津・錦州との交易も盛んであった。

現在も鹿港の住民の9割以上が泉州人であり、中でも施姓の人が全体の3割を越えている。アヘン戦争(1840~42年)勃発とともに清朝は廈門と台湾を南方海洋の重要地点と指摘し、台湾に特使を派遣したほか福建巡撫に台湾防衛を特命した。1821年8月イギリス艦が廈門に現れ、廈門は攻撃されるが、9月末には鷓鴣(現在の基隆)にイギリス人が現れ、砲撃の応酬後座礁して多数の溺死者・捕虜を出した。その後10月にもイギリス船が同港に現れ抗戦して退去するなどの事件が清朝に報告されている。

アヘン戦争中の鹿港の様子は未詳である。1847年の記録によれば、鹿港は嘉義県以北の第1の商業地であり、そこに入港する商船の数は鹿耳門を凌ぐと紹介されている。その一方、かつては1万2千石の大船が直接埠頭に接岸し得たが、今や港湾の機能が失われ、付近の港に寄港し、そこからさらに小舟で鹿港に物資を運んでいることが記されている。また、他の資料によれば、鹿港は上流からの土砂の堆積と海岸線の隆起により、道光年間（1821～50年）初期から港湾機能に支障をきたしつつあったようである。

それではアヘン戦争による開国の影響は鹿港にどのように影響を与えたのであろうか。この点で注目すべきは、台湾に関して、台湾に搬出可能な米穀が減少してきたこと、また福建省など大陸に比較して低廉であった台湾米の価格が高騰したため、商船の利益が少なくなってきたという指摘であろう。イギリス船などによる東南アジアの米穀の大量流入をもたらした。

鹿港が米穀の移出港として栄えてきた歴史を見ると、廈門の開港、洋米の流入は致命的な打撃を与えるものであった。その後1860年の北京条約によって台湾各港も開港されるが、その対象は大型外国船の入港可能な南部の打狗・安平、北部の鷺筴・淡水であり、鹿港の繁栄は昔日のものとなった。

鹿港の盛衰を人口で示せば、道光年間に少なくとも10余万人、多い説では18万人といわれていた。それが1862年には12万人となり、1889年には「6千余戸」と急減した。なお日本占領後の1898年の調査では3166戸、2万392人とされており、日本占領を機におそらく大陸に渡航したであろう住民がいかに多くいたかが推定できる。

(2) 台中の都市発展

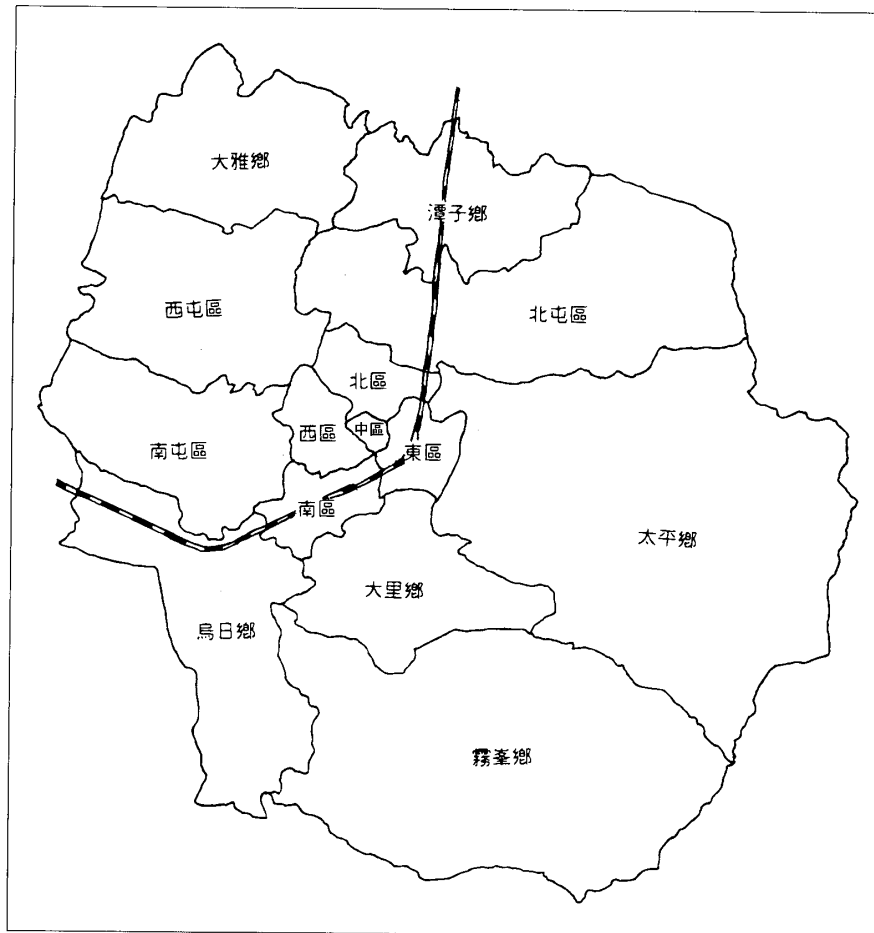
清占領時代台湾中部の最大都市はまずは鹿港、そして彰化であった。19世紀末になって現在の台中史には東大墩（現在の中区の西部分）・犁店（南屯区の旧中心）のような鄉村市街があった。台中が台湾中部の中心都市になっていった契機は、1880年代劉銘傳が台湾の政治を行ったときに出現した。劉は台湾省の省都を中部に設置することを決定したが、当時の中部第1の都市は県治が所在する彰化であり、東大墩・橋子頭莊一帯とはいえば現在の中区とそれが隣接する北区・西区・南区・東区の地域のみであった。劉銘傳が積極的に進めた都市建設計画ではあったが、主要な城門、城壁建設も途中であった。

1885年日本支配に入ってから、台湾中部をコントロールするためにまず台湾民生支部を彰化に置いたが、すぐに東大墩に移転し、劉銘傳が建設を計画した場所に移した。

1886年台湾県を置いてその管轄は現在の苗栗・台中・彰化・南投・雲林5県を包括する範囲に及んでおり、東大墩とその周辺集落は台中街となり、県の官署が所在し、日本人集落も次第に形成された。

1900年県が廃され庁が置かれると、管区が縮小して現在の台中県の範囲となった。台中街の建設工事はいったんは停滞した。すなわち、1905年鉄道が台中街を通過して東駅

図3 台中都市圏の行政区分図



出典) 章英華『台湾都市的内部構造：社会生態的與歴史的探討』台北、巨流圖書公司、1995年、97頁

が設置され、市は活性化し始めた。1908年台中庁の管轄範囲は拡大して、現在の苗栗・台中・彰化3県を含んだのである。1920年には州が廃され県が設置されると台中県は再度現在の南投に編入され、台中街は台中市に改められ県治が所在することになった。この過程で台中は中部最大の都市に成長した。

1897年台中街の人口は2,546人、鹿港は17,273人、彰化は13,539人であった。1905年台中の人口は鹿港・彰化には及ばず、1920年には鹿港・彰化を超過し、かつ台湾第4の大都市になっていた。1935年台中市の人口は70,069人で、彰化と鹿港は合計で24,000人程度であった。

台中発展の起点となった契機は1880年代であったが、実際に都市建設が進んだのは日本支配時期であった。汽車の通過と駅の設置は台中と全島各地とを結ぶ交通の要となり、中部の中心とみなされるようになった。台中の繁華な地区は台中駅から遠くない場所に開かれた。日本支配時期の台中建設の都市モデルは次のようなものであった。人口が密集する中核地帯はおおむね3つのそれぞれの方向から格子状に交差する。鉄道の西、現

在の中区と西区は緑川と柳川の影響を受け、東北から西南、西北と東南に交差してできる直角の格子は1896年に建設が始まり、1911年に完成した。

その次は鉄道の東の地域で、鉄道と平行に走る街道と直行する街道によって形成された。すなわち今日の東区と南区の鉄道に隣接した部分である。ここは1916年に建設が始まった。

最後は台中公園以北と双十路以西で、1920年代計画され、とても規則正しい長方形の格子状であった。1920年代台中市の行政範囲はすでに現在の中区・東区・南区・北区・西区を含んでおり、中区以外は相当大きな部分が未完成であった。

この時期に建築された公共の建築は光復後も引き続き進められた。日本支配時期には目立った公共の建物の地帯は2カ所あった。1つは民権路の西南で、現在の中区・西区が交わる西区側で主要な官署・裁判所・監獄・病院があった。

もう1カ所は、台中公園およびその北側で、公園・軍事施設・体育館・水源地・学校等があった。官署の周囲は明らかに日本人居住地になっていたが、西北に向かった商業中心に近い部分には日本人と台湾人が混住する状況もあった。混住地帯は最も主要な商業地区で、台湾人を主とする部分と日本人を主とする部分があった。

工業施設の分布に就いてみると、ほとんどが鉄道以南と以東の部分に集まっており、糖廠（帝国製糖株式会社）・専売支社（酒廠）・華南麵粉廠等の大型工場施設はこのあたりにあった。

第3章 日本支配時代の都市形成

さらに巨大な政治都市として発展したのは台北であったが、これは日本支配時代に、植民地経営のために中心都市として発展させられたものであった。本章では台北の都市形成について注目するとともに、同様に日本支配時代に大きく発展する港市高雄の形成過程について整理する。

1. 台北の発展

ここでは台北メトロポリスの都市発展と内部構造について章英華（1995、第二章）に従って述べる。

北部台湾の開発は中部・南部に遅れておこなわれて、また台北盆地はその北部から開拓は始まった。台北盆地に最も早く形成された都市的集落は淡水河沿岸であり、初期において最も大きな集落は新莊、および現在の台北市区であった。台北市区で最も早く形成されたのは艋舺であり、19世紀中葉になって艋舺は台北盆地における集散の中心で、対外貿易の船舶が直接ここに到着する淡水運輸の欠くべからざるところであった。当時はいわゆる「一府、二鹿、三艋舺」と言われ、台湾北部をリードする地位にあり、その人

口は北部の政治中心であった新竹を超えていた。現在の台北市内で最も早く形成された集落の一つに大龍洞はある。嘉慶10年（1805）同安人が大龍洞に保安宮を建設し、その後宮の西側に店舗を建設し、市街が形成された。19世紀末、保安宮を取り囲む商業街は地区の農耕地区への供給を主として、農業地帯の中における商業機能を果たすばかりの都市集落であった（黄得時、温振華）。19世紀後半に形成されたのは艋舺に対抗しうる大稻埕であった。

大稻埕は19世紀中葉農業開発の地域であった。当時は小集落でわずかな店舗があるばかりで、地方史にも見えない。19世紀前半にはこの一帯には大龍洞だけが集落であった。1853年、三邑と同安人の間に械闘により同安人が敗退した後、大量の人口が艋舺や台北盆地やその他の械闘の街から、大稻埕に移住して都市的集落形成の初歩的段階となった。19世紀中頃、まさに淡水開港の頃、台湾北部の茶葉が国際商品になった。そのときには艋舺港は塞がっており、紳商たちが外国人商人の駐留に反対した。大稻埕方面は良港としての条件が整っていた、他方では西洋人商人排斥も強力ではなかったので、茶行、茶廠の集中や洋行の駐在地となった。1880年大稻埕は艋舺に取って代わって、台湾北部の貨物輸出入の集散地となった。この新興の港はまず艋舺と分け合っていたが、北部地区第1の繁華な商業区となった。台北市の最も早期の2カ所の商業地帯は19世紀末日本人侵入以前、安定した基礎を据えていた。

艋舺や大稻埕の繁栄にしたがって、この地域の政治的地位は向上した。1875年、清朝は台北府を設置し艋舺に駐留した。当時、都市建設計画を作り1883年完成し、官府が民間人を招聘して都市内に店舗を建設した。台湾省建設以後、省都も台北に移り、台北城は省城となった。しかし日本人の台湾進出以前、都市の建設は20年にも及んでいなかった。西北地区が建設され、城壁内以外は田園であった。1897年の数字によれば、艋舺と大稻埕の人口は、21,054人および29,719人であった。当時の台北盆地のと都市集落は新莊、淡水、士林、板橋と錫口で、人口は皆5千人以下であった。板橋と錫口は2千7百人のみで、艋舺と大稻埕の台北盆地での優位は揺るぎないものであった（章英華、1986）。艋舺と大稻埕は距離的に近接しており、発展の時期も相前後していた、ともに台北市の最も早期に発展した時期で、清代には同一の都市地区とみなされた。いずれも人口は5万人を超えていて、当時としては台南と同程度であった。言い換えれば、両者の合計の分量は台湾で首位を示すものであった。府城設置について官の文書の言うところでは、実際艋舺の西北に、大稻埕の東南に位置し、住民は希少なところで、また都市集落の空きの空間は、新城の計画であり、日本支配時期には城内・艋舺・大稻埕の3部分からなっている。

1895年以降、日本の植民者は台北を台湾統治の政治的中心とし、短期間に建設された台北城、植民政府の主要な政治機構・軍事施設・文教施設および近代的商業施設のあるところで、清朝時代の衙門はいずれも取って代わられた。日本支配の初期15年間台北市

図4 台北都市圏の行政区分図



出典) 章英華『台湾都市的内部構造：社会生態的與歴史的探討』台北、巨流圖書公司、1995年、35頁

に対する都市計画は、衛生改造と称され、局地的な道路・水溝を加えた計画と改善であった。1905年推進された市区改正計画は、包括される範囲、城内・艋舺・大稻埕以外、將東門外、南門街、板橋一帯に経移入した。城内を通して東南に向かって発展した、この計画中には顕著に現れ、14年後には15万人の人口を予測していた。それぞれの地区はそれぞれの人口密度標準を設定し、城内では1人あたり25坪、南門と東門城外では20坪、艋舺12坪、大稻埕10坪であった。この計画の遂行は清代に建設された障壁を取り除いて、いわゆる3線道(旧城壁を撤廃、中心部分に速い自動車用の車道、その両側に植樹して安全地帯、さらに外側に遅い車の車道)を建設した。この計画は内容から見て、衛生問題の改善と都市生活向上に重点がおかれていた。また台北市を台北城の束縛から解放させるもので、3線道および城内の政治機構の分布には、台北城の影響が見えなくなった。城内地区の発展は、一面では艋舺と大稻埕の発展方向が城内に向かっており、日本人は

西門街の商業娯楽街を建設し、重要な商業娯楽地帯を形成した。日本支配中期になって、城内・艋舺・大稻埕は結合された都市地域になり、台北市の旧中心地区となり、都市の基礎となった。

1932年、当時の台北市は人口20万人を越え、1905年計画に設定された目標を超過した。日本政府は1932年新たな都市計画を発表した。それによると計画目標年を1955年に設定して、人口目標を60万人、面積6,676ヘクタール、前計画の4倍に設定した。この計画の最大の特徴は郊外へ通ずる道路計画と市区内の公園開設であった。当時は既に汽車時代の到来が予感されていて、現在の台北の林蔭大道はこの計画の中にあった。しかし戦争によってこの計画は推進されなかった。いくつかの都市の計画が含まれていたが、台北市は全台湾における第1の大都市として設計されていたのは明白である。植民政府が台湾を統治する、日本人の台北への移民の情勢は全台湾で第1であり、日本支配中期以降は台北市は台湾在住の全日本人の3分の1を抱えていた。また日本人は台北市民の3分の1以上を占めていた。1920年当時で約5万人、1935年には10万人近くがいた。日本人の発展はおおむね城内の東南方面を主として、台北市は日本時代に東南方向に拡大した。この時期の台北の成長は、台湾のその他の都市との距離をますます顕著にした。19世紀末艋舺や大稻埕の合計人口が台南人口を超えることがなかったにもかかわらず、1920年台北市の人口は台南市の2倍強になり、台北市と台湾第2の都市との人口比は1:2以上で、その特大状況は諸外国の植民社会における主要都市と同じであった。この台湾都市体系の優勢地位は日本時代から明確になってきた(章英華、1986)。

日本時代の台北の都市部は植民者と被植民者とが壁を隔てて分居していたのは明かである(西村睦夫、1985)。大稻埕と艋舺地区は本省人居住地区で、人口は減少の傾向にあり、新築住居もそう多くはなく、2階もしくは4階構造の煉瓦造りが主流である。西洋式のビルはなく、多少な立体的な発展の傾向があり、人口密度ははなはだ高く、居住空間もまた非常に密集していた。基本的に、この本地人居住地帯はなお、人口集中の過程にあり、拡張速度および人口成長速度は速い。日本人はまず城内地区を大本営として、日本人移住が増加すると、西門の日本人商業区のほか、住宅区は城内で東南方向に拡大し、住宅の大多数は日本式の平屋建築で、本地人居住地区と比べて人口密度は低かったばかりでなく、居住空間も広々していた。日本支配末期、本地人居住地帯の人口密度は面積あたり4万7千人、建築面積あたり人口密度は6万人であり、一方日本人居住地帯では、17,526人、23,752人であった。本地人地帯の内最高は1平方キロあたり18万人であった。このため日本人の全市における占有率は低かったが、台北市の建物発展は日本人居住がのびた東南方面に顕著であった。本地人と日本人居住地帯は、機能区分上で明確の区別があった。本地人居住地帯は商工業単位と住宅が混在しとり、まず商業市街を基礎として発展し、また植民者の居住地帯として発展し、文教施設は非常に欠落している。日本人居住地帯はまず城内の西北地区から始まり、まず新型の商業区(現在の重慶

北路および博愛路一帯)、から東南は政府機関が所在し、さらに東南は相当広大な文教施設地帯があり、その外側は日本人住宅区域であった。顕著な機能区分が存在した。

現在の台北行政区の範囲で言えば、松山と士林は比較的早くから繁華になった市街であり、われわれが後に規定した都市の範囲で言えばなお有名な市街地、三重・新莊・板橋・汐止等があり、しかしそれらの人口は日本支配末期には1万人にも及ばなかった。これらは台湾の都市体系の中では、トップ10の都市には入っていなかった。北部の第2の都市の人口は10万前後、第3の都市は5万人程度、台北の人口は30万人を越えており台北盆地および台湾北部における独占的優越性を持っていた。プライメイトシティといえることができ、その外側には小型の衛星都市が広がった。光復の後台北メトロポリスは速やかに発展し、盆地内の多くの小型都市も急速に人口増加させ、板橋・三重・永和・中和・新莊・新店の人口規模は全省都市のトップ20に入り、その機能は台北とますます密接になり、また一体化しつつ建設が進んである。

台北メトロポリスの中心点は台北駅であり、メトロポリスはすなわち台北駅から外に向かって17.7キロ内の29個の郷鎮市区である。16の区のほか、汐止・深坑・新店・中和・永和・土城・樹林・板橋・新莊・泰山・五股・蘆州・三重の13郷鎮市である。陳寛政は人口密度指数の分布を用いて台北メトロポリスの範囲を設定した。基隆駅を起点として西南にのび、各郷鎮市区と基隆駅との距離を横軸にして人口密度関数を縦軸にした。1962年から79年を3つに区分して人口密度指数の分布曲線を描いた。基隆と台北の間の汐止と七猪が区分点となり、台北人口密度の最高は東北に向かって最低は汐止に落ち着く、基隆の密度の最高点は西南に向かい、最低は七猪に落ち着く。七猪と汐止の人口密度は大差はない。台北市の密度の最高点は西南に向かい、新莊・土城・樹林を1グループとして、さらに鶯歌・三峡・亀山を1グループとする。樹林と土城は低い点であり、さらに西南に向かい鶯歌は樹林と同程度である。そして亀山と三峡は基隆駅との距離は鶯歌との距離と同じである。陳の結論は、上記の両グループの郷鎮の内、後者と台北盆地は山で隔てられており、鉄道の距離のために前者よりも疎遠になっていて、人口密度もメトロポリスの中心から外に向かってなだらかな下降を描くのは異なっている。これは、鶯歌・三峡・亀山の三郷鎮は独立的な地位を占めていることが暗示されている。台北駅を中心点として、汐止駅は半径15.5キロの範囲にあり、メトロポリスに包摂されている。深坑と台北駅の距離は、南港・木柵の15キロを超過していて、深坑は28郷鎮に入っていない。

民国40年代初期外省人が大量に流入した。外省人口の成長は40年代本省人構造を超過していた。40年代前半の5年間外省人と本省人の人口増加はほぼ同じであったが、その成長率を比べると外省の方が大きかった50年代本省人口の成長率が高まり、外省人口の増加率と同程度になった。60年代にいたって外省人口の上昇は明らかに低下して、1.3%ないし1.5%となって完全に自然増加に転じた。本省人口の成長は50年代から60年代

にかけて5%ないし6%の増加率を示した。70年代前半は4%の増加であった。相対的に見て、外省人口の増加モデルは台北メトロポリスの60年代以降の人口の社会的増加であり、メトロポリスの以外から流入した本省人口によっている。

日本支配時期の台北盆地内の都市発展は主要には台北の旧市区の範囲内で進んだ。光復後旧市区の人口成長はそれと同じではなかった。日本時代の人口増加は社会的なものも自然増加も安定的であった。光復から民国60年までは、自然増と社会増がともに高く、自然増はまず高くなってのちに下降した、社会増は持続的に下降した。60年代以降は、人口の出生率と死亡率が顕著に低下し、自然増は日本時代と同程度となった。

2. 高雄都市圏の形成と発展

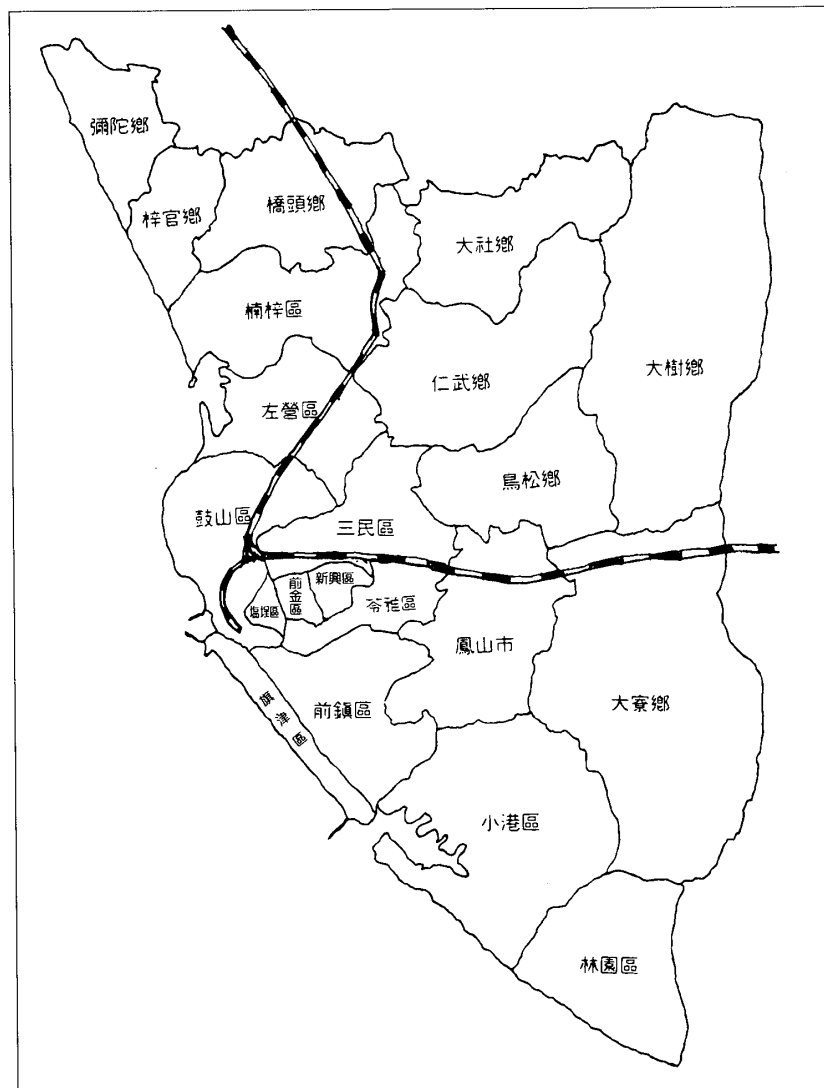
高雄もまた日本支配時代に特別な発展を遂げた都市である。ここでも章英華（1995、第五章）に従おう。

19世紀において台湾南部の中心都市は台南であった。現在の高雄メガロポリスの範囲には2つの比較的大きな都市的集落があった。すなわち1つは打狗、もう1つは鳳山である。しかし前者は1897年のデータでは人口3,394人に過ぎず、鳳山は6,400人程度であった。この2者を合計しても当時の台南人口の5分の1であった。鳳山の人口は打狗より多く、また鳳山県の県治所在地であった。日本支配初期鳳山県あるいは鳳山庁の時期にも県治あるいは庁治はいつも鳳山におかれていて、打狗はわずかに支署や支庁が設置された。同時に清朝の関連資料によれば、主要な街市は县城およびその郊外にあった。日本支配時期の商店数に関するデータも示している。1911年打狗には3種類77軒の商店があり、鳳山には22種170軒の商店があった。このため、1910年以前まで高雄周辺の最大集落は鳳山であり高雄あたりではなかった。

19世紀中葉、高雄港から東に向かって伸張した都市地帯は既に発展を予告してはいたが、これは海港の機能と関連していた。

1855（咸豊5）年アメリカのある会社は通商特権を獲得し、人を派遣して港を修理建設し、灯台を建てて信号所を作り、3棟の倉庫を岸壁と棧橋に建築した。1860年打狗港は台湾開放の4港の1つであった。哨船頭付近の小丘を経営して、税関・領事館・外国人居住地を設置した。翌年打狗に旗後棧橋を設置した。1866年アメリカは港に領事館を設置した。イギリスが設置した領事館は税関を併設し、英徳公司職員は次第に多くが来台して、商務は日増しに盛んになっていった。1875年旗後山・打鼓山に砲台を設置した。1880年電報局を哨船頭において、1883年燈台を旗後山に建築した。中仏戦争が起こり砲台が設置された。この時期打狗近海は港形成に可能な場所で、西洋人貿易の要求と軍事的要求により次第に開かれたが、貿易額的には安平と相当な格差があった。日本支配時代打狗と基隆は台湾の両つの水深の深い港であり、海島南北に新式輪船の海港を作り、打狗は台湾の地において安定の起点であった。

図5 高雄都市圏の行政区分図



出典) 章英華『台湾都市的内部構造：社会生態的與歴史的探討』台北、
巨流圖書公司, 1995年、186頁

1899年打狗で行われた港湾調査によれば、当時基隆の港建設は進行中で、打狗の調査はまだ粗末なものであった。1900年台南から打狗まで鉄道が開通し、1908年には基隆－打狗間の鉄道は全面開通した。鉄道の南端駅が打狗駅となり、南北鉄道は陸続と運行して貨物量の急激な増加は更に駅の拡張建設を必要とし、1904年それは進められた。

当時採用されていた方式は填平付近の各地の駅を拡張する方式であった。しかし、打狗はまだ南部の主要な深水港とはいえなかった。2回にわたる港湾調査を経過して、打狗の商業港としての可能性が肯定的に査定され、1908年4月第1期港湾計画が進められ、高雄は2千トンから3千トン級の船が進入できる港として建設された。第2期港建設計画は1912年から開始され5千トン級の船が進入できることが目標となった。工期は何度にもわたって遅延し、1937年に竣工し、港内には2千トンないし1万トン級の船が26艘

停泊できるようになった。1937年以降、第3期港湾計画が進められた。港湾機能の強化にともなって、打狗と日本支配後の高雄は南部および全省の貿易における地位を顕著に増強した。安平は1896年の輸入総額は4,773,301日本円、高雄は638,068日本円に過ぎず、安平の7分の1に過ぎなかった。1915年には高雄の対外貿易における地位は安平にとって代わった。当時の安平の貿易総額は1,049,703円で、高雄は3,207,859円であった。1925年から1935年の間において、安平の貿易総額は100～200万円の間で、高雄は3,000万円から4,000万円の間であった。輸出入の変化に注目すれば、1910年代高雄は既に台湾南部において覇権をとっていた。高雄は日本支配時代対外貿易の地位では基隆と対比されてきた。1896年基隆の貿易総額は既に225,035万円で高雄に及ばなかった。しかし、1905年基隆の総額は既に360万円を超過して安平を超過した。1935年高雄は基隆に及ばなかったが37～40年の間には、高雄の数値は皆基隆を超過していた。1943年同盟軍の炸裂によって高雄の数値は急降下して、基隆は急上昇しそれ以後基隆がリードする局面が形成された。

高雄の海港機能は日本支配末期に基隆を超過した。これは両者ともにそれぞれ異なった対外貿易の機能を持っていることに起因している。基隆は1915年以降輸入貿易の主要な港となり、安定的に輸入総額の6割程度を占めていた。これに対して高雄は輸出貿易を受け持っていて、1920～40年にはほぼ全島の輸出総額の5～6割を占めていた。台湾における日本支配時代の貿易は主要には日本との間のものであった。1909年以降台湾は輸出超過の状態がつづいた。日本に対する輸出は米・砂糖・バナナを中心としており、1940年砂糖と米は輸出総額の70%を占めた。これらの農産物は台湾中南部を主要な産地としていたから、高雄は農産物輸出の主要港となった。一方基隆は台北の外港としての性格が強く、消費商品輸入の主要港となったのである。20世紀における貿易量は年毎増加し、輸出の分量もまた増強し、高雄の分量は徐々に基隆を超過したのである。

港の発展のほか、日本支配時期の高雄は重工業の発展もまたこの地区発展の重要な特徴であった。工場総数調査を見ただけでは高雄の工業発展は人を驚かせるほどのものではない。5人以上雇用している工場数は高雄州はわずか803社で、台北・新竹・台中・台南4州に及ばず、第4位の台中の工場数は1,916社で高雄の4倍強であった。光復の1946年のデータによれば、高雄の登記された工場数は台北・台中・台南3市に及ばない。ところが重工業あるいは比較的大きな規模を持った軽工業の発展に注目すれば、高雄は日本支配時期における唯一の工業都市であった。精糖・製塩の工場の設立は比較的早く(1910年前後)からはじまり、工場の大部分は1920～30年代に設立された。

重工業の面には、台湾鉄工株式会社(1919)・三菱重工高雄廠(1935)・台湾鉄線株式会社(194?)・衛生缶製造廠(1922)・台湾合同鳳梨株式会社製缶廠(1935)・台湾鳳梨株式会社製缶廠(1935)があった。

軽工業面では、小港紙廠(1944)・台湾水泥公司高雄廠(1915)・台湾肥料株式会社高雄廠(1939)・高雄製氷株式会社(1925)・日本食料株式会社高雄製氷廠(1925)・高雄酒

精株式会社 (1913)・南日本化学株式会社 (1939)・旭電化株式会社 (1939) があった。

このほか1937年、第2期港湾工事が竣工して沿海の工業群が建設されるが、そこには高雄造船所・高雄煉油廠・碱業公司高雄廠・高雄硫酸銨廠・高雄肥料廠が含まれていた。日本支配時期には半屏山以北 (現在の楠梓)、姜山下 (現在の寿山以西の鼓山区) と戲獅甲 (現在の前鎮区沿岸一帯) は既に明らかに大型工場地区であった。

海港と工業の発展のほか、高雄の政治的地位も上昇した。1898年鳳山県弁務署の下に打狗支署があった。1903年打狗一帯は台南県に入り、台南県鳳山庁弁務署の所轄に入り、鳳山県が廃止され鳳山庁がおかれたのである。このとき全島に20庁あった。1905年鳳山庁の下に打狗支庁が置かれた。

後に鳳山庁が廃止され、打狗と鳳山は同列に並び台南庁の下に13支庁の一つとなった。このとき支庁が管轄する範囲はおおむね小港を除く現在の高雄市であった。

1920年庁が廃止され州がおかれると、高雄州がおかれ西部5州の一つとなった。高雄州の下には高雄郡が置かれ、州治および郡治はいずれも高雄市街におかれた。1924年高雄州郡・高雄郡は廃止され、高雄市が設置された。このときの高雄市はわずかにこの高雄街を管轄するばかりであった。元の高雄郡下の左営と楠梓は岡山郡に編入したのである。また小港を含まず、左営・楠梓をも含んでいなかったことになる。

1932年左営が編入され、1940年左営庁が廃止されて高雄市に編入され、岡山郡・小港庄・鳥松庄の各地区が編入された。1943年楠梓が廃され高雄市管轄に入った。この時の高雄市の管轄範囲はおおむね光復後の地域と一致している。

地方政治の視点から見れば、高雄は元は鳳山に属する地位にあったが、1910年代鳳山と同レベルの支庁となり、1920年代以降は高雄街が州治として鳳山は高雄に属する地位になった。同時に高雄は台湾の5大都市の一つとなったのである。

高雄の都市建設は台中と同様に、清末に頭角を顕わしたばかりであった。日本統治時代に建設が進み、1908年第1期工事が開始され、同年市区計画が発表された。これにより運河以西の土地170万平方キロメートルを打狗市区計画区域に編入し4万2千人の居住を予定していた。1921年市制成立の後、運河以東の部分をも都市計画に算入し11万6千人居住を目標とした。1937年第3期工事を進め、再度高雄市都市計画を公布した。計画面積は約4,623ヘクタール、40万人を予定していた。主要な特徴は左営を軍港区として、半屏山の北側・万寿山南の山麓・戲獅甲等の地を工業区とするものであった。高雄港と左営軍港を中心として、東側に大工業センターを建設しようとする計画であった。大工業を中心とする以外あと3カ所の工業地域を作るのが日本統治時代の台北の都市計画と並ぶ最大の都市計画であったのである。

港湾と工業の発展・政治的地位の上昇・都市建設の進展によって、高雄市は日本統治時代に最も急速に発展した都市であった。現在の高雄市の範囲の人口は、1897年3万人程度であったが、それは鳳山街と打狗に居住する人口であった。高雄市の人口増加は行

政範囲の拡大にともなって編入された部分が相当大きかった。1920年高雄街の人口は3万5千人に達し、全省の都市の中で台北・台南に次ぐ規模になっていた。

1935年8万5千人で、非農村部である都市部の人口は5万5千人であった。高雄市の規模は台北・台南・基隆に次ぐ規模であった。1936年9万5千人近くになり、基隆を抜いて第3位になった。1939年まで左營が編入される以前高雄は118,308人となり、1940年市区域が拡大すると16万人になり、全省第2位となった。1942年には197,897人になった。

日本人は積極的に日本人を高雄に引き入れ、高雄の日本人は相当部分を占めた。1920年から30年は25%、42年には4万人を越え20%強であった。

高雄市は港灣を起点にして外に向かって発展した。第1次市区計画では、運河と港の間の塩田部分を徴用して都市用地とした。すなわち、現在の塩埕区である。この地区の中間地帯に高雄の商業センターが形成され、現在の新樂街と五福四路、南北の新興街と七賢三路の間である。市政が敷かれると市役所はこの区の北端の榮町（現在の塩埕区の市政府所在地）に設立された。この時、運河東岸地帯は都市計画に編入され、特に河をまたいで行政機関・銀行・裁判所・公園・各級学校が設立され、市役所から運河をまたいで東側へ延長し、明確な公共の建築物地区になった。

1936年日本人はそれまでの駅が手狭であるとして、現在の高雄駅の場所に移転した。住宅と商業施設は東に向かって拡大し、一繋ぎりの住宅区と商業区が形成された。当時の都市計画では主要な商業区もまた塩埕内に分布し、駅と繁華街は相当距離があった。19世紀から日本支配時代まで間に商業勢力は海浜地域から東に移動し、すなわち旗後・哨船頭から内陸の塩埕に移動したのである。

日本人居住地区は大部分運河と鉄道の間の3角地帯および寿山の間の9町にあった。運河と鉄道に挟まれた部分の北半分であった。日本人商業区は商業く南に偏在し五福四路が最もにぎやかで、その西側は日本人のための遊樂区であった。台湾人のにぎやかな場所は北の新興街に固まっていた。公館庁と公共施設は塩埕西側の中央政府から西にかけて伸びていた。日本人宿舎も形成されていた。

おわりに

日本支配時期、「工業は日本、台湾は農業」という植民政策により台湾における都市の発展はそう大きくはなかった。いくつかの中心の主要な機能は基本的に、日本人が台湾の農林鉱業を利用して加工工業を発展させるということであった。台湾本地人は従属的地位に置かれ、そのため台湾の経済的都市的発展は静止状態に置かれた。光復後、大きく変化した。まず、多くの中国大陆人士が台湾に居を移し、彼らは国民党の党・政・軍の人員ばかりでなく、少なからぬ学識者も経済管理経験者や技術を持つ人的資源を持つ

人びとが含まれていた。彼らが台湾省の経済発展をもたらす隊伍を補強した。国民党政権は土地改革を行い、大地主の手中にあった農地を転売して農民に与え、かつ地主が買地所得を工業発展のために投資するよう導いた。1953年に始まった国民党政権は5期に渡る4カ年経済建設計画を実施した。まず労働集約的工業を発展させ、後に重工業を発展させ、並びに輸入代替工業を基礎とする輸出志向工業を発展させた。これらの工業投資は主に都市周辺に集中していた。同時に集中化された経済効率のために、工業化加工区を建設し、発展国の市場への輸出する工業を発展させたが、それは外資の吸収と技術取得を主要な目的としたものである。それらは高雄・台中・南梓加工区である。このほか台湾政府は大中都市に工業区36、工業用地76カ所を開発し、工業発展に有利な条件を提供した。これらの工業政策は台湾経済の発展速度を促進した。都市の就業機会を増加し、人民の収入は増加し、農村の労働人口は都市に移動する都市的現象が顕著になった。

台湾省の都市人口の戦後の増加は、5大都市に集中し、台北市は日本時代すでに大都市であった。1935年最大の4都市人口は、台北278,446人、台南111,959人、高雄83,735人、基隆84,978人。1972年になって台北人口は979,810人、高雄515,153人、台南362,668人、台中320,158人、基隆248,799人となった。台北の極化発展および副の中心としての高雄の趨勢は顕著になった。1970年の統計によれば、5大都市の総人口増加の内訳としては、48.4%は社会的増加であり、51.6%が自然増であった。

参考文献

- 伊藤潔『台湾—四百年の歴史と展望—』中央公論社、1993年
- 殷允凡編、丸山勝訳『台湾の歴史—日台交渉の三百年—』藤原書店、1996年
- 翁佳音「近代初期北部台湾の商業交易與原住民」黄富三、翁佳音主編『台湾商業伝統論文集』台北、中央研究院台湾史研究所籌備処、1999年
- 栗原純「清朝統治下の台湾」陳盛韶著、小島晋治・上田信・栗原純訳『問俗録—福建・台湾の民族と社会—』平凡社、1988年
- 黄富三、翁佳音主編『台湾商業伝統論文集』台北、中央研究院台湾史研究所籌備処、1999年
- 高成鳳『植民地鉄道と民衆生活—朝鮮・台湾・中国東北—』法政大学出版社、1999年
- 蔡勇美、章英華主編『台湾的都市社会』台北、巨流図書公司、1997年
- 史明『漫画台湾人四百年史』台北、台湾草根文化社、1994年
- 史明『台湾人四百年史—秘められた植民地解放の一断面—』新泉社、1994年
- 司馬嘯『台湾五大家族』台北、玉山社、2000年
- 司馬遼太郎『街道をゆく40：台湾紀行』朝日新聞社、1997年
- 清水盛光『支那社会の研究』岩波書店、1932年
- 慶祝新莊慈祐宮三百年紀年委員会『新莊市慈祐宮建宮三百周年特刊』1986年
- 章英華「人口與都市發展」『台北市新興工商地区老旧地区生活品質的研究』台北市政府研究發展

考核委員会、1986年

章英華『台湾都市の内部結構：社会生態的與歴史的探討』台北、巨流圖書公司、1995年

薛鳳旋「台北：発展史與都市地理」薛鳳旋編著『中国的大都市』香港、商務印書館、1986年

戴國輝編『もっと知りたい台湾』弘文堂、1986年

戴國輝『台湾一人間・歴史・心性一』岩波書店、1988年

台南大天后宮管理委員会『祀典 台南大天后宮』

張徳水『激動！ 台湾の歴史：台湾人の自国認識』台北、前衛出版社、1992年

陳盛韶著、小島晋治・上田信・栗原純訳『問俗録一福建・台湾の民族と社会』平凡社、1988年

根橋正一『上海一開放性と公共性一』流通経済大学出版会、1999年

林仁川「晚清閩台の商業貿易往来（1860～1894）」黄富三、翁佳音主編『台湾商業伝統論文集』

台北、中央研究院台湾史研究所籌備処、1999年

『新莊慈祐宮』

『新竹都城隍廟簡介』

『台北市士林慈誠宮 簡介』